1978 பிப்ரவரி 27] [திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

இதிலே மையக் கருத்தாகிய வெளி நடப்பிற்கான காரணம் சரி என்று தெளிவானதை அறவே மறைத்து, முன்னவர் உறுதிமொழி அளிக்கவில்லை என்ன வரையில் முடித்து, அது உண்மையா அல்லவா என்பது சட்டசபையில் வெளியான விவரம் அப்படியே இந்தப் பத்திரிகை மறைத்திருப்பது வேண்டுமென்றே செய்த காரியமாகும். இது திட்டமிட்டு நாட்டு மக்களுக்குத் தவருன தகவலைத் தந்து, அவர்களைத் திசை திருப்பும் நோக்கத்துடன் அமைந்திருக்கிறது. இது இந்த அவையின் உரிமையை மீறிய செயலாகும். ஆகவே, இதனை நாங்கள் உரிமைக் குழுவிற்கு அனுப்பி, விசாரிக்க வேண்டுமென்று கேட்டு, இதனை அவையிலே எழுப்புவதற்கு தங்களுடைய அனுமதியைக் கோருகிறேன்.

(ஆ) 'மாலை முரசு', 'அண்ணு', 'தினமணி' நாளேடுகள் மீது எழுப்பப்பட்ட பிரச்னை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இதைப் போன்று மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் து. புருஷோத்தமன், ஏ. ரகுமான்கான், செஞ்சி என். இராமச்சந்திரன் ஆகியோர் முறையே மாலைமுரசு, தினமணி, அண்ணு பத்திரிகைகள் மீது கொடுத்திருக்கிருர்கள். சம்பந்தப்பட்ட பத்திரிகைகளிடமிருந்து விளக்கம் கேட்ட பிறகு என்னுடைய தீர்ப்பை அளிக்கிறேன்.

அடுத்து, ஒத்திவைப்புத் தீர்மானம்.

திரு. ஏ. ரகுமான்கான்: சார், பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர். 184-வது விதியின் கீழ் நான் ஒரு பிரச்சனையை எழுப்பியிருக்கிறேன். அது இன்னும்.....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: தயவு செய்து உட்காருங்கள். அது முதலமைச்சர் அவர்களோடு கலந்து பேசி, என்றைக்கு எடுத்துக் கொள்வது என்பது முடிவு செய்யப்படும். இப்படி தினசரி அதைப்பற்றிக் கேட்டால் எப்படி? ஏதாவது தெரிய வேண்டுமாஞல் என்னுடைய அறையில் வந்து கேளுங்கள்.

(3) ஒத்திவைப்புத் தீர்மானம்.

திருவெறும்பூர் பாரத் கனரக மின்கல தொழிற்சாலையில் உள்ளிருப்பு வேலை நிறுத்தமும் சில தொழிலாளர்கள் தற்காலிக வேலை நீக்கமும் குறித்து.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. சுப்பு அவர்கள் பாரத் கனரக மின்கலத் தொழிற்சாலை குறித்து ஒரு ஒத்திவைப்புத் தீர்மானம் கொடுத்திருக்கிருர்கள். அது இந்த அவையின் இதர

நிகழ்ச்சிகளை ஒத்தி வைத்து விவாதிக்கக்கூடிய அளவுக்கு எந்த அளவுக்கு முக்கியத்துவம் வாய்ந்தது என்பதை சுருக்கமாக விளக்கும்படி அவரைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. க. சுப்பு: தலைவரவர்களே, திருச்சியில் இருக்கிற பாரத் கனரக மின்கலத் தொழிற்சாலை முக்கியமான ஒன்று. அந்த நிறுவனத்திற்கு வெளிநாட்டிலிருந்து கூடநிறைய ஆர்டர்கள் வந்து கொண்டிருக்கின்றன. அங்கு உற்பத்தியாகும் பொருட்கள் வெளிநாடுகளுக்கு ஏற்றுமதியாகும் அளவுக்கு முக்கியத்துவம் வாய்ந்ததாக இருக்கிறது. இது நம்முடைய தமிழ்நாட்டுக்கும் இந்திய அரசுக்கும் பெருமை தரக்கூடிய ஒன்று என்பதில் சந்தேகமில்லை. அங்கு 10,000 பேர்களுக்குமேல் பணியாற்றுகிறார்கள். அந்த நிறுவனம் சுமார் 13 ஆண்டுகளாக இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது.

பெருமளவுக்கு அந்நியச் செலாவணி சம்பாதிக்கக்கூடிய, அந்த நிறுவனத்தில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்கள் நீண்ட காலமாக பல கோரிக்கைகளை வலியுறுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவைகளில் முக்கியமானது தொழிலாளர்களை ஏற்றிச் செல்வதற்கு 20 பஸ்கள் விடவேண்டும் என்பது. இப்போது 7 பஸ்கள் விட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதனால் அடிக்கடி விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. 1974-ல் ஒரு விபத்து ஏற்பட்டது. அதில் இரண்டு பேர் மரணம் அடைந்தார்கள். பலர் காயம் அடைந்தார்கள். அதே இடத்தில் மீண்டும் 18-ந் தேதி ஏற்பட்ட விபத்தில் இரண்டு பேர் இறந்து போனார்கள்; பலருடைய உயிர் ஊசலாடிக் கொண்டிருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட விபத்தைத் தடுக்க வேண்டுமானால் இப்போது இரு வழித் தடமாக இருப்பதை 4 வழித் தடங்களாக மாற்ற வேண்டும்; விடப்படுகின்ற பஸ்களின் எண்ணிக்கையை 20 ஆக்க வேண்டும். அவர்கள் நீண்டகாலமாக இந்தக் கோரிக்கையை வலியுறுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

முந்தைய ஆட்சியில் இந்தக் கோரிக்கையை நிறைவேற்றும் வகையில், நிலம் எல்லாம் கூட ஆர்ஜிதம் செய்யப்பட்டது. பின்னர் அது அமுல் நடத்தப்படாமல் தடைப்பட்டு விட்டது. அந்த கோரிக்கை நிறைவேற்றப்படாமல், இப்படி விபத்துக்கள் அடிக்கடி ஏற்படுவதால், கோரிக்கையை வலியுறுத்தும் வகையில் 'டூல்ஸ் டவுண் ஸ்டிரைக்' செய்தார்கள். அதாவது கருவியை கீழே வைத்துவிட்டு நடத்தும் உள்ளிருப்புப் போராட்டம்.

போராட்டம் என்று வரும் போது அது மாநில அரசு தலையிட வேண்டிய விஷயமாகிவிடுகிறது. உள்ளிருப்புப் போராட்டம் ஆரம்பித்தவுடனேயே அரசாங்கம் தலையிட்டு, ஒரு நல்ல முடிவு

எடுக்கப்பட்டிருந்தால் பிரச்சனை எளிதாக முடிந்திருக்கும். எந்த முடிவும் எடுக்கப்படாததால் இன்றைக்கு அது ஒரு போராட்டமாகவே உருவெடுத்துவிட்டது. உள்ளிருப்புப் போராட்டமாக இருந்தது போராட்டமாக வந்திருக்கிறது என்றால் அதற்கு யார் காரணம்? அரசாங்கம் அதில் ஒரு தீர்வு காணாததுதான் அதற்குக் காரணம். இன்றைக்கு போராட்டமாக உருவெடுத்த பின்னால் பல ஆயிரக்கணக்கான போலீசாரை அங்கே நிறுத்தி, யாரையும் பக்கத்தில் போக விடாமல் தடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். பல ஊழியர்கள் சஸ்பென்ட் செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள். இப்படியே போய்க் கொண்டிருந்தால் டி. ஐ. சைக்கிள் கம்பெனியில் உருவானமாதிரி நிலைமை மாறிவிடக்கூடும்.

ஆகவே, இது மத்திய அரசுக்கு சம்பந்தப்பட்டிருந்தாலும், தொழிலாளர் பிரச்சனை என்று வருவதால் மாநில அரசு உடனடியாக மத்திய அரசோடு தொடர்பு கொண்டாவது, உடனடியாகப் பிரச்சனைக்குத் தீர்வு காணப்பட வேண்டியிருப்பதால், அவையின் இதர அலுவல்களை ஒத்தி வைத்து இதுபற்றி விவாதிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: தலைவரவர்களே, திருச்சி அருகிலுள்ள திருவெறும்பூரில் இருக்கும் பாரத் ஹெவி எலக்டிரிக்கல்ஸ் லிமிடெட் உச்ச அழுத்த கொதிகலன்கள் தயாரிக்கும் நிறுவனமாகும். இதில் சுமார் 10500, தொழிலாளர்கள் உள்ளனர். இவர்கள் ஏழு தொழிற் சங்கங்களைச் சார்ந்தவர்கள்.

இந்த நிறுவனம் நவம்பர் 1977 முதல் ஆறுமாத காலத்திற்கு ஒரு பொது மக்கள் வசதி அமைப்பு (public utility service) என்று தமிழக அரசால் 1977-ம் ஆண்டு நவம்பர் திங்கள் 15-ம் நாள் தேதியிட்ட ஆணையில் நீடிக்கப்பட்டு, அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது.

பிப்ரவரி 18-ம் தேதி அன்று தனியார் பேருந்து ஒன்று இந்நிறுவனத்தின் டீசல் லோகோ எஞ்சின் ஒன்றுடன் தொழிற்சாலை எல்லைக்குள் உள்ள "இரயில்வே கேட்", அருகில் மோதிக் கொண்டதன் விளைவாக இரு தொழிலாளர்கள் உயிரிழந்தனர். மற்றும் 45 பேர் காயமுற்றனர். தொழிற்சங்கங்கள் ஒன்று சேர்ந்து ஒரு கூட்டு நடவடிக்கை குழு (Joint Action Committee) அமைத்து சட்ட பூர்வமான 14 நாட்கள் முடிந்தவுடன் வேலை நிறுத்தம் செய்யப் போவதாக அறிவித்து, 1978-ம் ஆண்டு பிப்ரவரி திங்கள் 22 தேதியிட்ட வேலை நிறுத்த அறிவிப்பு ஒன்றைக் கொடுத்துள்ளார்கள். தொழிலாளர்கள் தொழிற்சாலைக்கு வரும்போழுதும் மற்றும்

வேலை முடிந்து வீட்டுக்குத் திரும்பும்போதும் போக்குவரத்து வசதிகளை ஏற்படுத்தும் பொறுப்பினை நிர்வாகமே ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டும் என்பதே முக்கியமான கோரிக்கையாகும். இதற்குள் பிப்ரவரி 23ஆம் தேதியன்று திடிரென்று உடனடியாக உள்ளிருப்பு வேலைநிறுத்தத்தில் (lighting stay in strike) ஈடுபட்டனர். அன்றே திருச்சி தொழிலாளர் நல அலுவலர், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் முன்னிலையில் இரு தரப்பாருடனும் பேச்சு வார்தைகள் நடத்தினர்.

[முற்பகல் 10–10.]

நிர்வாகம் போக்குவரத்து வசதியை ஏற்படுத்தும் பொறுப்பை ஏற்றிருக்குமானால் விபத்து தடுக்கப்படும், தொழிலாளரின் பாதுகாப்பும் உறுதிப்படுத்தப்பட்டிருக்கும் என்று தொழிலாளர் தரப்பில் கூறப்பட்டது. நீண்ட நேர பேச்சுவார்தைகளுக்குப் பிறகு சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்திடமிருந்து தற்போது விடப்படும் ஏழு ஒப்பந்தப் பேருந்துகளுடன், தொழிலாளர்களுக்கென்று தனியாக மேலும் மூன்று பேருந்துகளை வாடகைக்கு அமர்த்தும்படி நிர்வாகத்திடம் மாவட்ட ஆட்சி தலைவர் யோசனை கூறினர்.

தொழிற்சங்கங்களின் கோரிக்கைக்குப் பதில் அளிக்கும் வகையில் நிர்வாகம் மத்திய அரசின் ஒப்புதலைப் பெற்ற பின் தங்கள் சொந்த போக்குவரத்து வசதி ஏற்பாட்டை பரிசீலனை செய்வதாகக் கூறினர். இது ஒரு கொள்கை ஒட்டிய முடிவாக (பாலிசிடிஸிஷன்) இருப்பதால் அவகாசம் கேட்டனர். இந்த வேண்டுகோளை ஏற்று வேலைநிறுத்த அறிவிப்பை உடனடியாக திரும்பப்பெறுமாறு தொழிற்சங்கங்களை மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் கேட்டுக்கொண்டார்.

இந்த யோசனையை கூட்டு நடவடிக்கை குழுவின் முன்பு வைத்து அதன் முடிவை அடுத்த நாள் தெரிவிப்பதாக தொழிலாளர்களின் பிரதிநிதிகள் ஒப்புக்கொண்டனர். ஆனால் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரின் யோசனைக்கு முறையான ஒத்துழைப்பு இல்லாததால், அவர் 1978ம் ஆண்டு பிப்ரவரி திங்கள் 24 அன்று திருவாளர்கள் எம். கல்யாணசுந்தரம், எம்.பி., டிக. எஸ். நாராயணன் (டி.எல்.டி.யு.சி.) ஐ.எம். மொய்தீன் (ஐ.என்.டி.யு.சி.) எஸ். இராமச்சந்திரன் (சி.ஐ.டி.யு.) நல்லுசாமி (அ.இ.அ.தி.மு.க. அண்ணா தொழிற்சங்க) சார்பாக மற்றும் கூட்டு நடவடிக்கைக் குழு அங்கத்தினர்களும் கலந்து கொண்ட ஒரு கூட்டத்தை, மீண்டும் ஆட்சித்தலைவர் கூட்டினர்.

1978 பிப்ரவரி 27] [திரு. எஸ். இராகவானந்தம்]

இந்தப்பேச்சு வார்த்தையின்போது, மேலும் விடக்கூடிய பேருந்துகள் மூன்றிலிருந்து ஐந்தாக உயர்த்தி மொத்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை பன்னிரெண்டாக உயர்த்தப்படும் என்று அறிவிக்கப்பட்டது. நிர்வாகம் கொள்கை அளவில் மூன்று மாதம் காலத்துக்குள் பேருந்துகளே விடவில்லேயாளுல், ஆட்சித் தலேவர் வேண்டிக் கொண்டபடி வேலே நிறுத்த அறிவிப்பை திரும்பப் பெற இயலாது என தொழிற்சங்கங்கள் வற்புறுத்தினர். எனவே, தீர்வு காண முடியாத நிலே தொடர்ந்து நீடிக்கிறது.

இந்த உள்ளிருப்பு வேலேநிறுத்தத்தில் ஈடுபட்ட தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கை சுமார் 8,500 ஆகும். 1978ம் ஆண்டு பிப்ரவரி திங்கள் 21ம் தேதியன்று இந் நிறுவனத்தின் தலேவர் (சேர்மன்) அவர்கள் திருச்சிக்கு வருகைதந்தபோது தொழிற்சங்கங்கள் நிர்வாகமே பேருந்துகளே விடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டதாகவும் அதற்கு, அவர் தான் டெல்லிக்கு திரும்பியவுடன் மத்திய அரசை கலந்தாலோசித்து, இந்த வேண்டுகோளே கவனிப்பதாக விளக்கினர் என்றும் கூறப்படுகிறது.

தொழிற்சாலே எல்லேக்குள் 1978-ம் ஆண்டு பிப்ரவரி திங்கள் 25-ம் தேதி அன்று கூட்டம் நடத்தியதாவும் விசுவாசமுள்ள தொழிலாளர்களே தடுத்ததாகவும், கீழ்படியாமைக்காகவும் நிர்வாகம் குற்றம் சுமத்தி ஒன்பது தொழிற்சங்க அங்கத்தினர்களே தற்காலிகமாக வேலேயிலிருந்து நிறுத்தி வைத்துள்ளது என்றும் கூறப்படுகிறது. இதுகுறித்து இரு தரப்பினரிடையேயும் இன்று பிற்பகல் 3 மணிக்கு லேபர் கமிஷனர் பேச்சுவார்த்தை சென்னேயில் நடத்துவார். அவர்களுக்குள் சமரசம் ஏற்படவில்லேயென்றல் 3.30 மணிக்கு தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் முன்னிலேயில் பேச்சுவார்த்தை நடக்கும். எனவே இதற்காக அவையை ஒத்திவைக்க தேவையில்லே என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. க. சுப்பு : தலேவர் அவர்களே ......

மாண்புமிகு பேரவைத் தலேவர் : ஒத்திவைப்புத் தீர்மானத்தின்மீது கேள்வி கேட்க முடியாது. கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானம் என்றல் ஒன்றிரண்டு கேள்விகள் கேட்கலாம். ஆனல் ஒத்திவைப்புத்தீர்மாத்னதப்பொறுத்தவரையில் அனுமதிக்க முடியாது. மரபை மாற்றினல் எல்லாம் தவருக நடக்கும். ஒத்திவைப்புத் தீர்மானத்தில் அமைச்சர் அவர்கள் விளக்கம் அளித்த பின் வேறு கேள்வி எழுப்புவது இல்லே.

திரு. க. சுப்பு: நான் ஒரு ஆள்தான், ஆகவே பிரச்னையே இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: ஒரு ஆள், நான்கு ஆள்கள் என்று இல்லை. விதிகளின் அடிப்படையில் தான் போகிறேன். ஆகவே சுப்பு ஒருவர் அல்லது இருபது பேர்கள் இருந்தாலும் விதிப்படிதான் நடக்கவேண்டும். விளக்கம் வேண்டுமானால் கேளுங்கள், ஆனால் மரபைக் கெடுக்கக்கூடாது.

திரு. க. சுப்பு: அமைச்சர் அவர்கள் சொன்ன விளக்கத்தில் பல தொழிற்சங்க தலைவர்கள் பற்றிக் குறிப்பிட்டார்கள். பல தொழிற்சங்கத் தலைவர்கள் பட்டியலை வாசித்தார்கள். ஆனால் பெரிய தொழிற்சங்கமாகிய திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தை வாசிக்கவில்லை. அது அவர்களது பரந்த மனப் பான்மையைக் காட்டுகிறது என்று நினைக்கிறேன். அவர் களுக்கு ப்ரஜுடிஸ் இருக்கலாம், நான் அதைப் பற்றிக் கவலைப்படவில்லை. அ.இ.அ.தி.மு.க. வைச் சேர்ந்தவர்களை ஸஸ்பெண்ட் செய்யவில்லை. ஆகவே ஒன்று தப்பான தகவலை தந்தால் அவர்கள் வருத்தப்படுவார்கள். இரண்டாவதாக திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் பற்றிக் குறிப்பிடவில்லை. இந்தக்கண்ணோட்டத்தோடு அமைச்சர் அவர்கள் பிரச்சினையை அணுகுவார்களானால் டி.ஐ. சைக்கிள்ஸ்ல் ஏற்பட்ட நிலைதான் அங்கும் ஏற்படும். எனவே இப்பிரச்னையை அம்முறையில் அணுகக்கூடாது என்பதை தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ரா. உமாநாத்: பாயின்ட் ஆப் க்ளாரிபிக்கேஷன். பெரிய தொழிற்சங்கம் திராவிட முன்னேற்றக் கழகச் சங்கம் என்று அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். இப்போது வோட்டு எடுக்கப்பட்டதில் சி.ஐ.டி.யு. க்கு 2,000 அவர்களது சங்கத் திற்கு 1,400 வோட்டுகள் கிடைத்துள்ளது. ஆகவே பெரிய சங்கம் எங்களது சங்கம்தான்.

* திரு. மு. கருணாநிதி: மாண்புமிகு உறுப்பினர் உமாநாத் அவர்கள் குறிப்பிடுவது போல், 2,000 வாக்குகள், 1,400 வாக்கு கள் பெற்ற சங்கங்கள் என்று கூறி, இரண்டும் பெரிய. சங்கங்கள் என்பதை அவர்களே கூறிவிட்டார்கள். அந்த முறையில் பெரிய சங்கங்களில் ஒன்று திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்த சங்கமும் என்பது உமாநாத் அவர்களின் கூற்றிலிருந்தே தெரிகிறது.

திரு. க. சுப்பு: திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்த சங்கம் தனியாக 1,800 வோட்டு எடுத்திருக்கிறது. பலபேர்களை சேர்த்துக்கொண்டு தான் அவர்கள் 2,000 வோட்டுகள் எடுத் திருக்கிறார்கள்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : அங்கு நடைபெற்ற பேச்சுவார்த்தையில் கலந்து கொண்ட சங்கங்களின் பெயர் களைத்தான் நான் தெரிவித்தேன். அங்குள்ள ஏழு சங்கங்களின் விவரங்களை கொடுக்க வேண்டுமென்றாலும் கொடுக்கிறேன். என்னுடைய பதிலில் சிலவற்றை சொல்லாமல் விட்டு விட்டிருக்கிறேன். யார் யாரால் என்னென்ன தவறுகள் நடைபெற்றன என்பதைத் தான் சுட்டிக்காட்டியிருக்கிறேன். "Speak the truth even if it hurts because it is truth that hurts" என்று மகாத்மா காந்தியடிகள் சொல்லியதைத்தான் பின்பற்றி வருகிறோம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத்துறை அமைச்சர் அவர்களின் விளக்கத்திற்குப் பிறகு, அவையின் பிற அலுவல்களை ஒத்திவைத்து, இத்தீர்மானம் குறித்து விவாதிக்க வேண்டிய தேவையில்லை என்ற காரணத்தால் இதற்கு இசைவு மறுக்கப்படுகிறது.

(4) கவன ஈர்ப்பு.

சென்னை நுங்கம்பாக்கம் காலேஜ் ரோடு சந்திப்பில் இரு அரசுப் பேருந்துகள் மோதிக்கொண்டதால் ஏற்பட்ட விபத்து குறித்து.

திரு. எ. ஆர். மாரிமுத்து : தலைவர் அவர்களே, 21—2—1978ஆம் தேதி, சென்னை, நுங்கம்பாக்கம், காலேஜ் ரோடு சந்திப்பில் இரண்டு அரசுப் பேருந்துகள் ஒன்றோடொன்று மோதிக்கொண்டதால் சுமார் 50-க்கும் மேற்பட்ட பயணிகள் விபத்துக்குள்ளாகியிருப்பது பற்றி—மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவருகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 21—2—1978 அன்று எம்.எக்ஸ். 2 என்னும் எண்ணுள்ள பேருந்து 17-டி (71 பயணிகளுடன்) தடத்தில் வடக்கிலிருந்து தெற்கு நோக்கி நுங்கம்பாக்கம் காலேஜ் ரோடில் சென்று கொண்டிருந்தது. கல்வி இயக்குநர் அலுவலகத்திற்கு நேராக அப்பேருந்தின் ஓட்டுநர் தன் முன்னால் சென்று கொண்டிருந்த ஒரு ஆட்டோ ரிக்ஷாவை கடந்து செல்ல முயன்றபோது அதே சமயம் எம்.சி. 664 எனும் எண்ணுள்ள பேருந்து 23-ஏ தடத்தில் (35 பயணிகளுடன்) எழும்பூரிலிருந்து கல்வி இயக்குநர் அலுவலகம் நோக்கி வந்துகொண்டிருந்தது. அச்சமயம் திடீரென்று குறுக்கே வந்த ஒரு டெம்போ வண்டியை தவிர்க்க